

Anwohner Info

1

Haltestelle **Breslauer Platz**



Sehr geehrte Anwohner/ innen,
sehr geehrte Eigentümer/ innen
und Gewerbetreibende,

im Zuge der Bauarbeiten der Nord-Süd Stadtbahn Köln entsteht an der Nordseite des Hauptbahnhofs die neue Haltestelle „Breslauer Platz“.

Hier soll die zentrale Umsteigestelle am Hauptbahnhof gebaut werden. Vom Breslauer Platz aus werden Nah- und Fernverkehr der Deutschen Bahn sowie regionaler und internationaler Busbahnhof angebunden. Darüber hinaus sorgt die Haltestelle „Breslauer Platz“ für die Erschließung des Eigelstein-Viertels und des Wohngebietes Neustadt-Nord.

Mit Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn Köln wird von der neu errichteten Haltestelle aus nicht nur – wie bisher – die Haltestelle „Dom/ Hbf“ angefahren, sondern auch die neue Haltestelle „Rathaus“ im Herzen der Altstadt.

Der KVB als Bauherrin der Nord-Süd Stadtbahn Köln ist bewusst, dass mit der Baumaßnahme eine große Belastung für alle Anlieger einhergeht und bittet um Verständnis. In unregelmäßigen Abständen, die sich am Bauverlauf und den damit verbundenen Informationen orientieren, werden die Kölner Verkehrs-Betriebe über das weitere Baugeschehen informieren. Dies wird zum Beispiel in Form der vorliegenden Anwohner-Info geschehen.

Sollten Sie darüber hinaus Fragen, Beschwerden oder auch Anregungen haben, die direkt mit dem Baugeschehen in Verbindung stehen, werden Ihnen auf der Rückseite des Heftes Ansprechpartner genannt, die jederzeit für Sie zur Verfügung stehen.

Scheuen Sie sich nicht, von diesem Angebot Gebrauch zu machen. Sollte Ihr Anliegen nicht direkt erfüllt werden können, leiten die Mitarbeiter es an die entsprechende Stelle weiter, von der Sie dann Resonanz bekommen.

Wir hoffen, gemeinsam mit Ihnen zu einem kommunikativen Austausch zu finden, der allen Beteiligten die Bauzeit erleichtern wird.

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Kölner Verkehrs-Betriebe AG



Themenübersicht Breslauer Platz

1.	Bauarbeiten am Breslauer Platz	3
2.	Erläuterungen zur Haltestelle	4
3.	Baumethoden	6
4.	Abgeschlossene Arbeiten	7
5.	Geplante Arbeiten	9
6.	Archäologie	10
7.	Baukalender	11
8.	Kontakte	12



„Carmen“ hat beide Tunnelröhren vom Breslauer Platz aus erfolgreich gebuddelt!

Bauarbeiten am Breslauer Platz

Bereits seit 2004 errichten die KVB als Bauherrin und die Arbeitsgemeinschaft Nord-Süd Stadtbahn Köln Los Nord als bauausführende Firma am Hinterausgang des Hauptbahnhofes die neue Station „Breslauer Platz“ sowie den neuen Stadtbahntunnel in Richtung der ebenfalls im Bau befindlichen Haltestelle „Rathaus“.

Am Breslauer Platz befanden sich auch beide Startschächte der Schildmaschine „Carmen“. Die kleinste der Kölner Tunnelbohrmaschinen hat von Juli bis September 2006 die erste, östliche Röhre aufgeföhren und von Dezember 2006 bis Februar 2007 den westlichen Tunnel.



Abb. 1: Abbrucharbeiten an der Haltestelle

Der Rohbau der künftigen Haltestelle ist bis zum Sommer 2007 geplant, dann sollen die Bahnen wieder ihren gewohnten Weg vom Ebertplatz zur Haltestelle Dom/ Hbf. nehmen. Allerdings ist nur die Durchfahrt durch den Rohbau der Haltestelle Breslauer Platz geplant, das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen ist noch weitere 15 Monate nicht möglich – so lange, wie sich der U-Bahnhof im Ausbau befindet.

Wir, die Kölner Verkehrs-Betriebe AG, freuen uns mit allen Anwohnern und Gewerbetreibenden über die Fortschritte beim U-Bahn-Bau. Ein großer Teil der Anstrengungen und Einschränkungen rund um den Breslauer Platz gehört nun der Vergangenheit an – ein gutes Stück der Arbeit ist getan!

Erläuterungen zur Haltestelle



Abb. 2: Der Breslauer Platz

Der Breslauer Platz, am Hinterausgang des Hauptbahnhofs gelegen, ist die nördlichste Haltestelle der neuen Nord-Süd Stadtbahn Köln. Sie ist die Station für den direkten Anschluss an S-Bahn, Regional- und Fernverkehr sowie die Erschließung des Eigelsteins. Die hier bereits bestehende Haltestelle für die Linien 5, 16, 17, 18 und 19 wurde komplett zurückgebaut und wird durch einen größeren Bahnhof mit drei Gleisen ersetzt. Vom Breslauer Platz aus werden die Linien 16 und 17 zukünftig die neuen Tunnelröhren der Nord-Süd Stadtbahn befahren.

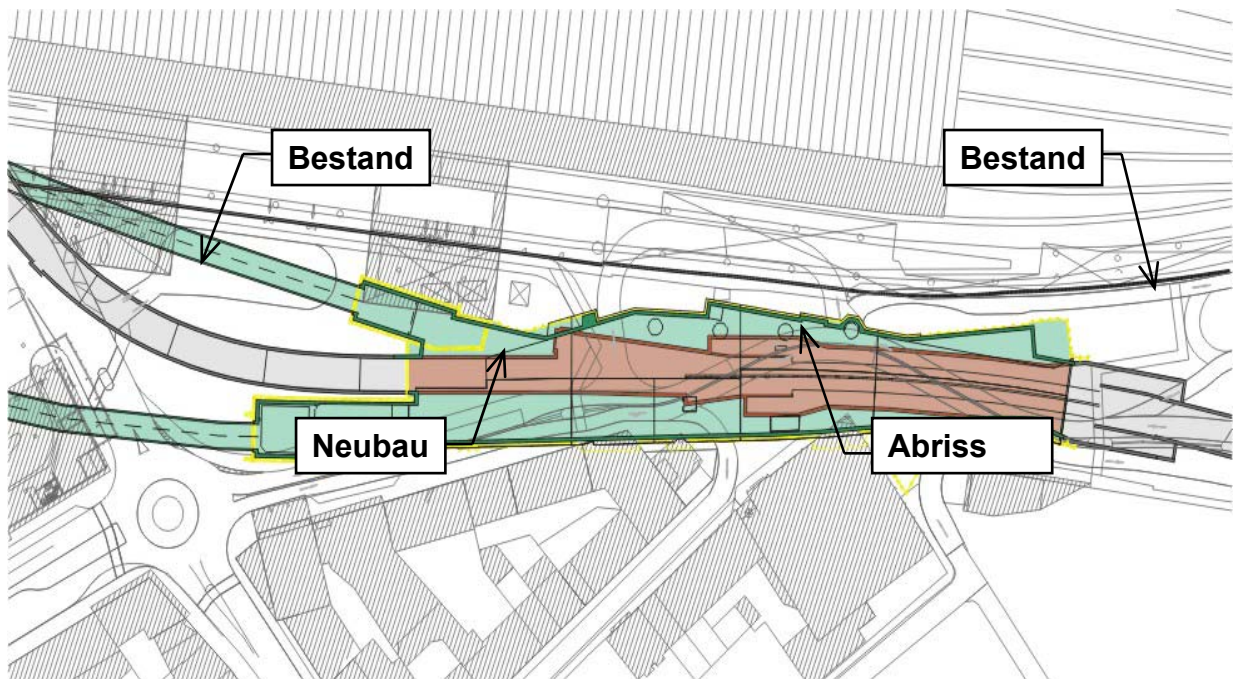


Abb. 3: Grundriss Breslauer Platz, Bestand und Neubau

Als Verknüpfungspunkt zwischen Stadt-, Fern- und S-Bahn kommt der Haltestelle Breslauer Platz/ Hauptbahnhof schon heute eine große Bedeutung im verkehrstechnischen Netz der Stadt Köln zu. Mit Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn wird die Bedeutung dieses Knotenpunktes noch erheblich steigen.

Die bestehende zweigleisige Trasse wird zu einer dreigleisigen Anlage ausgebaut. Wie bei allen Haltestellen weisen die Bahnsteige 90 Meter Nutzlänge und 90 Zentimeter Höhe über Schienenoberkante auf. Durch die benötigte Verbindung vorhandener und neuer Gleise entsteht eine in Längsrichtung gegeneinander verschobene Bahnsteiganlage mit Mittel- und Seitenbahnsteig.

Da die Deutsche Bahn AG zudem eine optionale Gleiserweiterung des Hauptbahnhofs in Aussicht stellte, mussten die hierfür später eventuell benötigten Stützen für diesen Erweiterungsbau bereits bei der Planung der Konstruktion und Gestaltung berücksichtigt werden.

Aus diesen Vorbedingungen ergab sich – auch unter Berücksichtigung eines vorangegangenen Entwurfes zu einer städtebaulichen Neuordnung des Breslauer Platzes und in engem Zusammenwirken mit der Stadt Köln – eine anspruchsvolle architektonische Planung: Die Haltestelle wird über dreieckige, pavillonartige Eingänge an Treppen und Rolltreppen erschlossen. Zusätzlich fährt je ein Aufzug den Seiten- sowie den Mittelbahnsteig an. Der Eingang „Breslauer Platz“ liegt direkt gegenüber der B-Passage des Hauptbahnhofs und ermöglicht kurze Wege beim Umsteigen.

Die Verteilerebene besteht aus zwei gegenüber liegenden Galerien, von denen aus der gesamte Haltestellenraum überblickt werden kann. Charakteristische Gestaltungselemente sind darüber hinaus die V-förmigen Stützen in der Mitte des Mittelbahnsteiges und der sich ebenfalls hierauf befindliche freistehende Glasaufzug. Ein weiteres unverwechselbares Merkmal der Haltestelle Breslauer Platz sind die runden Oberlichter, die zugleich die Öffnungen zum Einbringen von Stützen für die eventuelle spätere Gleiserweiterung der Deutschen Bahn darstellen.

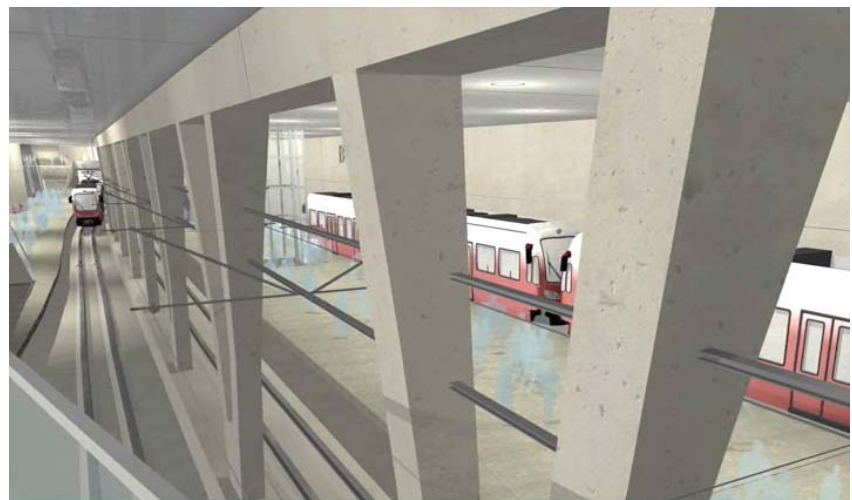


Abb. 4: 3D-Modell Haltestelle



Abb. 5: 3D-Modell Haltestelle

Hier – wie bei allen anderen Haltestellen der Nord-Süd Stadtbahn Köln – wurde viel Wert auf einen größtmöglichen Einfall von Tageslicht und offene Blickbeziehungen gelegt, um die psychologische und soziale Sicherheit für die Fahrgäste zu maximieren.

Baumethoden

Der Abbruch der alten Haltestelle Breslauer Platz und die Herstellung des neuen Haltestellenbauwerkes einschließlich der beiden Anfahrschächte für die Schildfahrt erfolgte in offener Bauweise im Schutz von Baugrubenumschließungen, die in unterschiedlichen Verfahren hergestellt wurden: durch Schlitzwände, Bohrpfehlwände und Trägerverbau.

Schlitzwände sind mit einem Spezialgreifer ausgehobene, stahlbewehrte Wände, die bis zu 45 Meter tief in das Erdreich eingebracht werden und bis in die wasserundurchlässigen geologischen Schichten reichen.

Bohrpfähle werden häufig an Stellen gesetzt, an denen aus Platzmangel kein Schlitzwandgreifer arbeiten kann. Durch überschnittene Bohrpfähle hat man die Möglichkeit, Wände zu bauen, die ebenso wie Schlitzwände sehr tief reichen und Wasserundurchlässigkeit garantieren können.

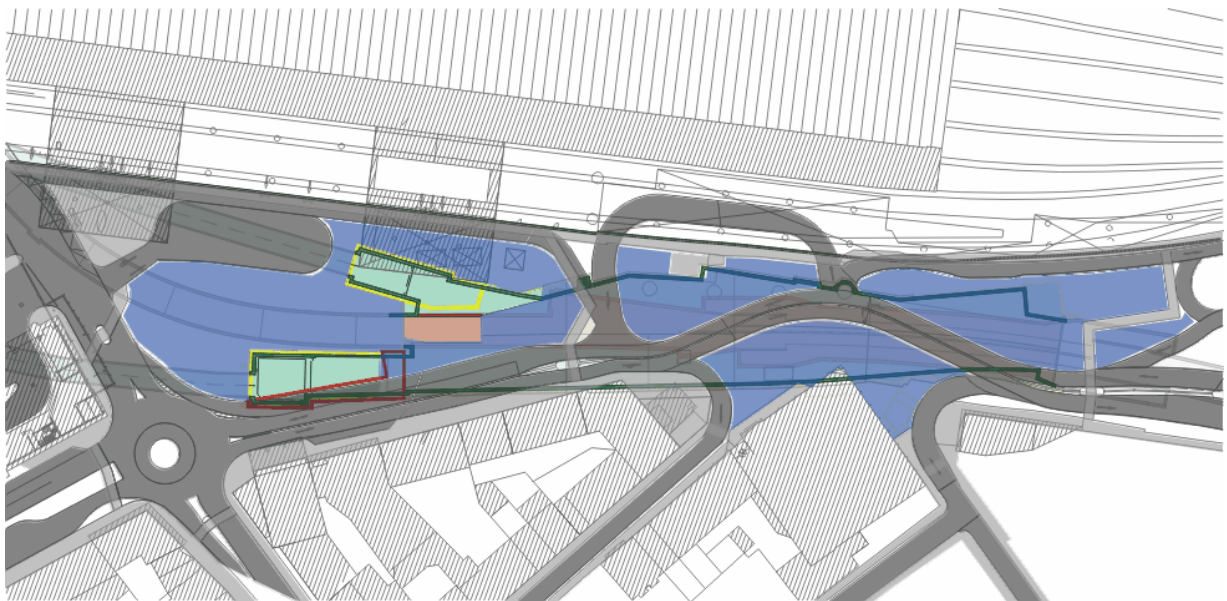


Abb. 6: Aktuelle Verkehrsphase

Eine Baugrubenumschließung aus Trägerverbau mit Spritzbetonausfachung wird bei immer tieferem Aushub Stück für Stück errichtet und vertieft. In der Regel reicht sie nicht bis in die wasserfreie, tertiäre Bodenschicht.

Bei den Baugruben der Anfahrschächte handelte es sich um Schlitzwandbaugruben, da das Eindringen von Grundwasser verhindert werden sollte und die Anforderungen an die Wasserdichtigkeit daher höher waren als in den übrigen Bereichen der Baugrubenumschließung. Zur Aufrechterhaltung des Individualverkehrs wurde die Baugrube bereits so früh wie möglich zu großen Teilen abgedeckt.

Abgeschlossene Arbeiten

Vorlaufende Leitungsumlegungen

Im Februar 2004 begannen die ersten vorbereitenden Arbeiten zur Herstellung der neuen Haltestelle Breslauer Platz. Die im Bereich der zukünftigen Haltestelle liegenden Leitungen für Telekommunikation sowie für die Strom-, Wasser-, Fernwärme- und Gasversorgung wurden in die Erde außerhalb der Baugrubenumschließungen verlegt. Von Anfang an wurden die Arbeiten archäologisch begleitet.

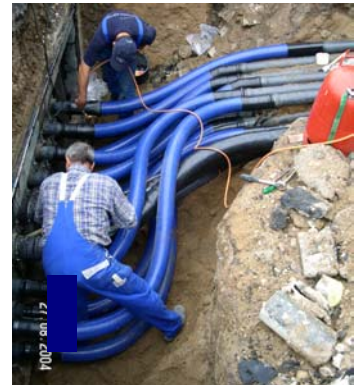


Abb. 7: Kabelverlegung

Errichtung der Baugrubenumschließung

Nach Abschluss der vorbereitenden Leitungsverlegungen wurden die Baugrubenumschließungen aus Schlitzwänden, überschnittenen Bohrpfählen und Bohrträgerverbau mit Spritzbetonausfachung hergestellt.



Abb. 8 und 9: Errichtung von Baugrubenumschließungen am Breslauer Platz

Herstellung der Baugrubenabdeckung

Da die Verkehrssituation die durchgehende Herstellung der Decke des Haltestellenbauwerks nicht zuließ, wurde die Abdeckung in Teilabschnitten hergestellt. Um die Verkehrsführung aufrecht zu erhalten, werden die Verkehrswege des Individualverkehrs je nach Baufortschritt auf die fertig gestellten Bereiche der Oberfläche verlegt. Es wurden mehrere unterschiedliche Verkehrsphasen eingerichtet. Hilfsstützen, so genannte Primärstützen, zur Auflagerung des Deckels wurden gesetzt.



Abb. 10: Abbruch Ausgang



Abb. 10:
Betonieren des Deckels

Unter dem Deckel wurde das Erdreich ausgehoben. Der alte Ausgang vor dem Hauptbahnhof wurde abgebrochen.

Die Kellergeschosse des Allianzgebäudes und der Raiffeisen Waren-Zentrale befanden sich teilweise im Bereich der zukünftigen Haltestelle und mussten daher partiell abgebrochen werden. Hierzu waren Abfangungsmaßnahmen zur Erhaltung der Standsicherheit erforderlich.

Neue Gründungskörper für die Gebäude wurden mittels Düsenstrahlverfahren und HDI-Unterfangung (Hoch-Druck-Injektion) hergestellt.

Tunnelvortrieb Ost

Beginnend am Startschacht Ost startete die Tunnelbohrmaschine „Carmen“ mit einem Durchmesser von 6,80 Meter im Juli 2006 in Richtung Kurt-Hackenberg-Platz. Sie unterfuhr hierbei u.a. das Kommerzhotel und die Gleise der Deutschen Bahn AG; ein technisch höchst anspruchsvolles Unterfangen. Die Tiefgarage des Hotels wurde mit nur einem Meter Abstand unterquert.

Die Stützen der S-Bahn-Gleise liegen auf einem Pfahljoch auf, wobei der seitliche Abstand der Gründungspfähle zur Tunnelvortriebsmaschine beidseitig nur etwa 40 Zentimeter betrug. Umfangreiche Sicherungsmaßnahmen zur Stabilisierung des Untergrundes wurden im Vorfeld durchgeführt. Die Startschächte wurden im Grundriss bereits so angelegt, dass sie in das Haltestellenbauwerk integriert werden können.

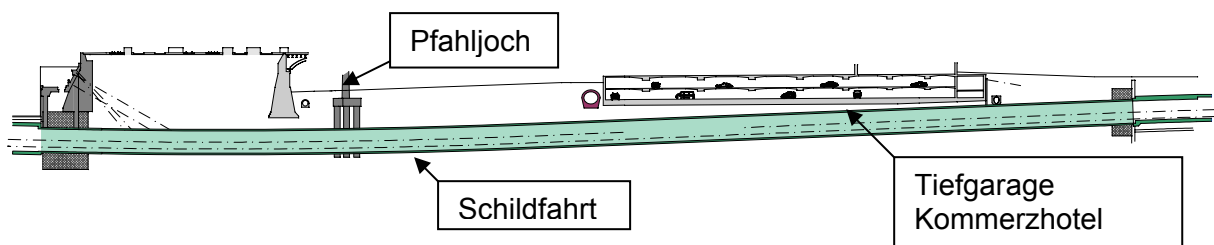


Abb. 11:
Längsschnitt Vortrieb Ost

Tunnelvortrieb West



Abb. 12: Tunnelbohrmaschine
"Carmen"

Die zweite Tunnelröhre wurde von „Carmen“ zwischen dem 5. Dezember 2006 und dem 9. Februar 2007 aufgeföhren. Auch der Vortrieb der zweiten Tunnelröhre im Baulos Nord war eine äußerst aufwendige Unternehmung. Mit etwa 80 Zentimetern Abstand wurde der als Wendegleis im Betrieb befindliche Stadtbahntunnel zwischen den Haltestellen Breslauer Platz und Dom/ Hbf. unterfahren. Vorbereitend wurde der Tunnel mit Bodenverbesserungsmaßnahmen gesichert. Auch

bei der zweiten Schildfahrt wurden die Gleise am Kölner Hauptbahnhof wieder mit der Tunnelbohrmaschine unterquert, ebenso die Stützen der S-Bahn-Erweiterung und der Bahndamm. Alle diese Arbeiten wurden reibungslos abgeschlossen.

Geplante Arbeiten

bis Juli/ August
2007

Die Bauarbeiten machen eine circa neunmonatige Sperrung des Stadtbahn-Betriebs zwischen den Haltestellen Dom/ Hbf. und Ebertplatz notwendig. Von Oktober bis November 2006 wurde das alte Haltestellenbauwerk Breslauer Platz abgebrochen. Für die Haltestelle Breslauer Platz wurde ein provisorischer Bahnsteig errichtet, so dass die Haltestelle vom Ebertplatz aus in einer Stichfahrt bedient werden kann.

Bis etwa Juli/ August 2007 ist eine Durchfahrt der Züge in Richtung Dom/ Hbf. wegen des Rohbaus der neuen Haltestelle nicht möglich.

bis September
2008

Nach Ablauf der Sperrzeit wird der neue Bahnhof im Rohbau zunächst für einen Zeitraum von rund 26 Monaten durchfahren, ohne dass eine Möglichkeit zum Ein- und Ausstieg besteht. Im laufenden Betrieb erfolgt der endgültige Ausbau der Haltestelle.

bis Frühjahr
2009

Oberflächenwiederherstellung und endgültiger Straßenbau.

2009

Die Fertigstellung der Haltestelle ist für 2009 vorgesehen.

Archäologie

Die Haltestelle Breslauer Platz liegt vor dem Nordtor der römischen Stadt, nahe der antiken Fernstraße nach Neuss. Die in die Baumaßnahme integrierten archäologischen Untersuchungen ergaben, dass an diesem Platz im 1. Jahrhundert n. Chr. mindestens zwei Militärlager nacheinander bestanden haben. Später entstand dort die nördliche römische Vorstadt mit Wohngebäuden und Gewerbebetrieben (z.B. Töpfereien). Im 4. Jahrhundert n. Chr. wurde das Gelände nördlich der römischen Stadt als Friedhof genutzt.

Im Mittelalter und in der frühen Neuzeit gehörte das Areal zur Vorstadt Niederich (seit 1106). Im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit waren im Umfeld des Breslauer Platzes unter anderem „Bilderbäcker“ beheimatet, die dort Pfeifentonstatuetten – das sind in großen Serien hergestellte Miniaturplastiken – produzierten. Die baubegleitenden archäologischen Arbeiten waren in dieser Hinsicht sehr aufschlussreich. Durch die starke bauliche Umgestaltung des Viertels seit dem 19. Jahrhundert sind von der mittelalterlichen Bebauung nur wenige Reste erhalten geblieben.

Text: RGM/ Dr. Trier



Abb. 13:
Archäologische Grabungen am Breslauer Platz



Abb. 14: Tonkrug



Abb. 15:
Sarkophag

Baukalender

Stand Februar 2007

Zeitraum	Ereignis/Tätigkeit
bis August 2007	Sperrpause zwischen Breslauer Platz und Dom/ Hbf., Rohbauarbeiten
Sommer 2007 bis 2008	Durchfahrt durch die Haltestelle ohne Ein- und Aussteigemöglichkeit, Fertigstellung Rohbauarbeiten Haltestellenbauwerk
Herbst 2008 bis Ende 2009	Oberflächenwiederherstellung, Endausbau der Haltestelle
Ende 2009	Inbetriebnahme

Kontakte

InfoCenter Nord-Süd Stadtbahn Köln

Wir stehen Ihnen gern für alle Anfragen und Auskünfte zur Nord-Süd Stadtbahn Köln zur Verfügung.



Susanne Zeidler



Claudia Steffens

Sie erreichen uns in der Zeit von:

Montag bis Freitag 9.30 bis 13.00 Uhr
14.00 bis 17.00 Uhr
und dienstags zusätzlich bis 19.00 Uhr
Tel. 0221/ 547-4780
Fax 0221/ 547-4781

Bechergasse 2
50667 Köln
(Nord-Seite des Alter Markt)
 oder per e-mail unter:
info@nord-sued-stadtbahn.de

Aktuelle Informationen zu den einzelnen Baustellen finden Sie ebenfalls im Internet unter www.nord-sued-stadtbahn.de sowie an unseren Bau-Infoschildern an den Baustellen.

Ihre AnliegerBeauftragten

		Bereich 1 und 2 Dipl.-Ing. Diana Conrad Tel. 0221/547-4772 diana.conrad@kvb-koeln.de
		Bereich 3 Bautechniker Wolfgang Hofmann Tel. 221/547-4773 wolfgang.hofmann@kvb-koeln.de
		Bereich 4 Bautechniker Lothar Gerstenberger Tel. 0221/547-4774 lothar.gerstenberger@kvb-koeln.de
		Vertreter für alle vier vorgenannten Bereiche: Bautechniker Sven Breuers, Tel. 0221/547-4775 sven.breuers@kvb-koeln.de



Schlitzwandbagger

Mit diesem etwa 20 Meter hohen und bis zu 120 Tonnen schweren Gerät erfolgt der Erdaushub für die späteren Seitenwände der Haltestelle, die sog. Schlitzwände.



Schlitzwandherstellung

Der "Schlitz" reicht ca. 45 Meter tief in den Boden. Damit er nicht zusammenfällt, wird er mit Bentonit gefüllt, das später wieder abgepumpt wird.



Bewehrungskörbe

Bewehrungskörbe sind Stahlgerüste, die in die Schlitzwandgräben eingelassen werden. Nachdem sie von unten her mit Beton verfüllt wurden, sind die Haltestellenwände fertig.



Bohrpfahlgerät

Ist das Baufeld sehr eng oder machen andere Gelegenheiten es erforderlich, werden die Wände der Haltestellen auch mit stahlbewehrten Beton-Bohrpfählen hergestellt.



Hochdruckinjektion

Wo notwendig, wird zur Stabilisierung vor Beginn des eigentlichen Tunnelbaus mittels eines kleinen Bohrgerätes über ein Hochdruckverfahren Zement in den Boden verpresst.



Schildmaschine

Auch Tunnelbohrmaschine (TBM) genannt. Nach Herstellung der Haltestellenrohbauten wird hiermit der unterirdische Tunnel für die spätere U-Bahn gebohrt.

Ihr Anlieger-Beauftragter

Für alle Fragen, die mit den Bauarbeiten der Nord-Süd Stadtbahn Köln in dem Streckenabschnitt vom Breslauer Platz bis zum Alter Markt zu tun haben, steht Ihnen im Auftrag der Kölner Verkehrs-Betriebe AG ein persönlicher Ansprechpartner zur Verfügung. Sie erreichen Ihre Kontaktperson unter: 0221/ 547-4772

Das Baustellen-Team

Die Arbeiten werden von der Arbeitsgemeinschaft Nord-Süd Stadtbahn Köln Los Nord ausgeführt. Auch die dortigen Mitarbeiter stehen Ihnen jederzeit für Auskünfte zur Verfügung und stellen sich an dieser Stelle schon einmal vor:



Dipl.-Ing. Dirk Rohmann
Stellvertretender Projektleiter



Dipl.-Ing. Joachim Wischert
Bauleiter



Martin Strawe
Polier

Die Nummer für alle Fälle: 0221-27 07 98-0

Bei besonderen Vorkommnissen und Notfällen erreichen Sie die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft unter der oben angegebenen Rufnummer.

Arbeitsgemeinschaft Nord-Süd Stadtbahn Köln Los Nord



IHRE ANSPRECHPARTNER